# LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

**Nr. 11 (83)** **Poznań, 18 czerwca 1927.** **Tom V**

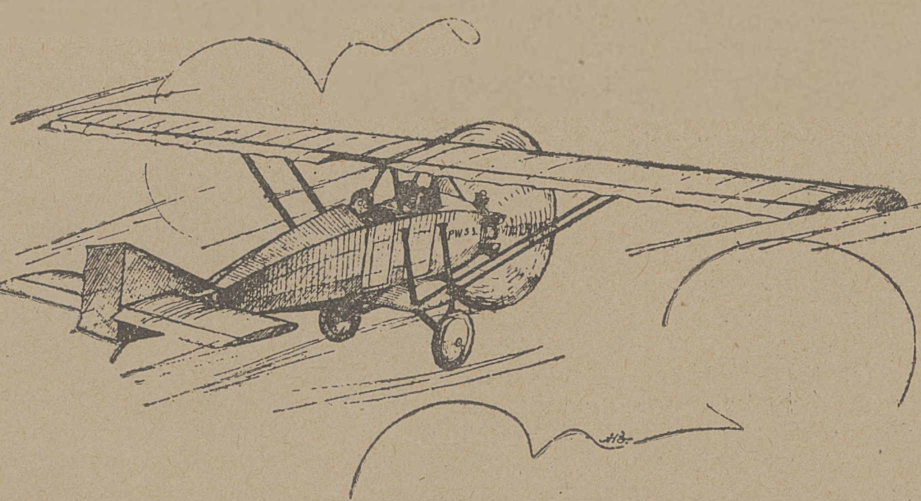
Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**




## *B. O.*

*Jednym z naczelnych zadań polskiej polityki lotniczej jest lotnictwo cywilne. Stworzenie jego i utrzymanie na należytym poziomie uzupełnia w sposób doskonały kadry stale ćwiczących rezerw.*

*Z tego względu witamy jaknajgoręcej wszelkie przebłyski inicjatywy dążącej do urzeczywistnienia istnienia polskiego lotnictwa sportowego.*



*Zasłużona Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej wypuściła z swych warsztatów awjonetkę i płatowiec treningowy w jednym typie.*

*A więc po płatowcu dla celów wojskowych, płatowiec o doskonałych charakterystykach dla celów cywilnych.*

*Zjawisko to, jest nietylko dla tego godne upamiętnienia, że polska wytwórnia pracująca, jak wszystkie w ciężkich warunkach, poświęca czas i pieniądze na studjum nowych typów, lecz i dla tego, że typ ten jest typem cywilnym, a więc zasadniczo na popyt dla wojska nie liczonym.*

*Nie wątpimy, że nie tylko uznanie będzie nagrodą dla Zarządu placówki lotniczej, lecz i szereg zamówień, które wykażą, że dla Polski i Polaków warto było konstruować płatowiec sportowy.*

# Loty długodystansowe.

Przedostatni tydzień maja, był tygodniem lotów rekordowych, długodystansowych. Oczywistem jest, że lot Lindenbergh'a na jednopłacie Ryan (silnik Wright Whirlwind) z Nowego Jorku do Paryża zaćmił wszystkie inne, ponieważ nie tylko był najdłuższym, pobił rekord świata, ale posiada znaczny moment przyciągający. Łączy stolicę finansową Ameryki Nowy Jork z stolicą zachodniego kontynentu Europy, Paryżem i stwarza historyczny moment przekroczenia Atlantyku lotem bez zatrzymania.

W tym samym czasie odbył się również wspaniały lot por. Carr'a i por. Gillman'a z Anglji do zatoki Perskiej na płatowcu Hawker Horsley (silnik Rolls-Royce Condor). Odległości obydwu lotów są prawie równe tak, że przez czas dłuższy, dopóki nie dokonano ścisłych obliczeń, trudno było określić, kto dalej leciał. Obecnie Lindenbergh zwyciężył i w obliczeniach. Przebył on przestrzeń 5856 km. Angielscy piloci Carr i Gillman 5495 km. Obydwa te rekordy biją francuski rekord 5396 km. Paryż-Jask.

Angielscy piloci nie mieli szczęścia dokonując lotu w ten sam dzień, w którym Lindbergh przeleciał Atlantyk, nie wejdą bowiem wcale na listę międzynarodowych rekordów.

Prócz tych lotów zanotować należy zakończenie przelotu z Brazylji przez ocean Atlantycki na dwukadłubowym wodnopłacie Savoia (silnik Isotta-Fraschini Asso) przez pułk. Fr. dr. Pinedo, który wylądował koło Azorów, oraz zakończenie służbowego lotu wojskowych angielskich płatowców pod dowództwem komandora Samson'a z Kairo do Kaplandji i z powrotem na czterech płatowcach Fairey III Fs (silniki Napier).

Zaobserwować można w lotnictwie, że dzisiejszy rekordowy lot, jutro już staje się lotem codziennej wartości i dlatego wszystkie te długodystansowe przeloty posiadają tak wielkie znaczenie dla lotnictwa cywilnego. Wiele czasu upłynie może zanim będziemy posiadali stałą transatlantycką linję komunikacyjną, ale ten czas zbliża się wielkimi krokami. W najbliższych miesiącach będziemy prawdopodobnie świadkami uruchomienia linji z Anglji do Indji z odgałęzieniem Kairo-Kapstadt.

Ci którzy obserwują rekordowe loty, w latach przyszłych pamiętać będą o tym tygodniu, który wytyczył arterje komunikacji lotniczej.

Pierwszym ze względu na czas, długość lotu i odległość jest lot Lindbergh'a. Karol Lindbergh ma lat 25. Urodził się w Little-Falls, w stanie Minnesota. Obecnie mieszka w St. Louis, Illinois. Matka jego jest profesorem chemji na uniwersytecie w Detroit. Latać nauczył się w wojskowej szkole pilotów jako amerykański oficer 4 lata temu. Po opuszczeniu szeregów, przyjęty został do linji pocztowej lotniczej w charakterze pilota. I to jest już wszystko. Sądząc z nazwiska pochodzi Lindbergh z Szwecji.

Przed podjęciem lotu transatlantyckiego słyszano już o Lindbergh'u czterokrotnie, ponieważ cztery razy ratował swe życie wyskakując z samolotu z spadochronem. W ten sposób stał się członkiem jednego z najniesamowitszych klubów St. Zjednoczonych, klubu Caterpillar (morwowego drzewa), do którego należą tylko ci piloci, którzy życie swe zawdzięczają spadochronowi. Jak wiadomo spadochrony są wykonane z jedwabiu, a jedwabnik żywi się liśćmi morwy. Oto jest geneza nazwy klubu.

Na pierwszego maja br. klub składał się z czterdziestu pięciu zywotów uratowanych, z tych cztery należały do Lindbergh'a. Raz wyratował się skokiem przy zderzeniu dwóch samolotów, raz przy odbywaniu próbnego lotu, skrzydła płatowca się załamały, a dwa razy wyskakiwał Lindbergh z płonącego samolotu.

Pisma sensancyjne nadały mu miano „warjata latającego“ sądząc jednak z jego dotychczasowego przebiegu służby lotnicznej oraz z gigantycznego lotu nad Atlantykiem, kapitan Lindbergh jest ogromnie zrównoważonym pilotem i potrafił swe zmysły opanować wysiłkiem woli, pozwalającym na 34 godzinne nieprzerwane napięcie. Nie jest to bynajmniej upoważniające do przydomka; „warjata“, lecz jest ryzykowną próbą siły woli, którą ambitny i odważny człowiek przynajmniej raz w życiu jest w stanie przeprowadzić dla uzyskania światowej sławy.

O ile chodzi o sam lot, można powiedzieć zupełnie słusznie, że nas niczego nie uczy. Wszyscy o tem wiemy, że współczesne silniki mogą pracować bez przerwy 54 do 60 lub nawet 100 godzin. Samolot może unieść ładunek materjałów pędnych potrzebny na czas około 50 godzin lotu. Innemi słowy, przyjmując, że pilot ma szczęście i ani jedna z setek możliwych usterek w silniku się nie zdarzy, nic nie przeszkodzi w wielokrotnym przelatywaniu Atlantyku. Kapitan Karol Lindbergh, szczęśliwie postawił na kartę swe szczęście przeciw tym setkom drobnych usterek i... zwyciężył.

Rzeczywiście ciekawą stroną lotu jest nawigacja. Bardzo jest możliwe, że i tu była pewna doza szczęścia, szczególnie, że w czasie przelotu wiatr się nie zmienił, lub zmienił tylko nieznacznie swój kierunek. Ale jest prawie niemożliwe określić najdokładniej kierunek

lotu i obliczyć „drift“ (boczne przesunięcie się pod wpływem wiatru) przy najlepszych dzisiejszych instrumentach. Lindbergh musiał ślepo wierzyć swemu kompasowi i swemu wyczuciu „drift'u“.

Są oczywiście piloci, o których się mówi, że „urodzili się z kompasem w ręku“, posiadający nowy zmysł kierunku, a kapitan Lindbergh należy najwidoczniej do najbardziej wprawnych pomiędzy nimi. Do tego rzędu zaliczyć również należy pułk. Rayskiego, który potrafił lecąc nad pustynią i morzem nie zboczyć na włos z kierunku, oraz kapitana Orlińskiego.

Opisu lotu nie podaję, znajdą go bowiem czytelnicy w korespondencji z Paryża.

Płatowiec, na jakim Lindbergh odbył swój lot jest jednopłatem Ryan zbudowanym na zamówienie grupy przemysłowców z St. Louis, którzy poznali kapitana Lindbergh'a z pracy jego na linji komunikacyjnej St. Louis-Chicago. Samolot jest normalnym typem komunikacyjnym, zbudowanym w zakładach Ryan Airlines Inc. w San Diego, Kalifornia, podług wskazówek Lindbergh'a. Nazywa się „Spirit of St. Louis“. Napis ten jest wymalowany na nosie samolotu. O ile mi wiadomo, zaznaczę przy sposobności, ów Spirit był trzy lata temu w Stanach przewożony raczej w samolotach, jak na nich, i mało prawdopodobnie jest lakierowanie nosów... samolotu tym produktem. Zużywano go w cokolwiek inny sposób.

Linje komunikacyjne Ryan założył przed pięciu laty dla połączenia zcchodnich połaci Stanów. Przez osiemnaście miesięcy firma utrzymywała ruch pocztowy i pasażerski pomiędzy San Diego i Los Angeles. W następstwie firma otworzyła w San Diego własną fabrykę płatowców komunikacyjnych, z których pierwszym był Ryan M. 1. Płatowców tych sprzedano kilka dla linji Pacific Air Transport Co. W numerze 65 „Lotnika“ podaliśmy opis jednego z ciekawych typów płatowca tej fabryki. W styczniu br. firma zmieniła się na Towarzystwo Akcyjne pod nazwą „Ryan Airlines Inc.“

P. Ryan zaangażował na technicznego dyrektora i szefa konstruktora p. B. F. Mahoney. Ci więc ludzie mogą być w pierwszej linji dumni z swej konstrukcji.

Ciekawem jest dla stwierdzenia szybkości produkcji, że Spirit of St. Louis od czasu rozpoczęcia rysunków do lotu próbnego „tworzył się“ tylko 60 dni.

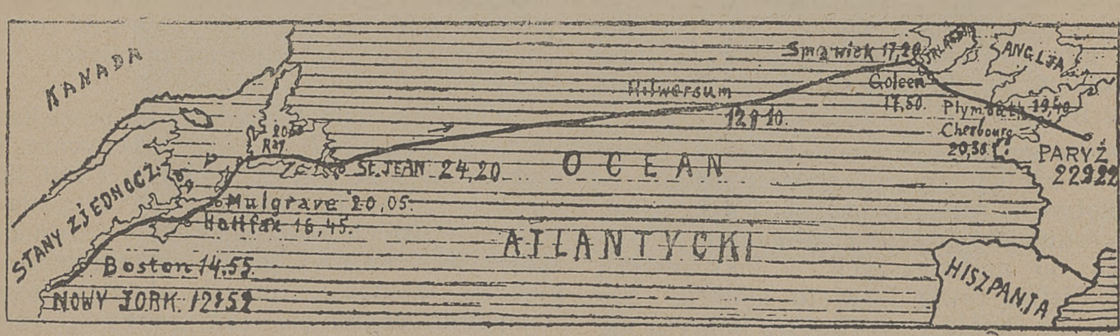
Porównanie płatowca tego, który z tak olbrzymią szybkością handlową (175 km./godz.) i w tak doskonałej formie przebył Antlantyk nasuwa i inne uwagi widoczne z jego charakterystyki. Porównując ją z tak okrzyczaną charakterystyką Junkersa F. 13, udowodni się dobitnie, że jak to już niejednokrotnie w „Lotniku“ podane było, istnieją i poza Junkersem typy o niebo wyższe od niego pod względem wartości wyczynów. *(D. N.)*

---

# Lot Lindbergh'a przez Atlantyk.

(Korespondencja własna).

Jeszcze nie przestano mówić i pisać o Nungesser i Coli, bohaterskich lotnikach francuskich, którzy usiłowali ostatnio dokonać lotu z Paryża do Nowego Jorku, a których wielki, tajemniczy Ocean może nigdy już więcej nie zwróci, a oto stoimy wobec urzeczywistnienia przelotu ponad trudnym do pokonania Atlantykiem — w przeciwnym kierunku to jest z Nowego Jorku do Paryża.




Bohaterem lotu tego jest młody amerykanin o wypróbowanej odwadze, szwed z pochodzenia kpt. Karol Lindbergh. W śmiałym czynie Lindbergh'a nie należy dopatrywać się tylko zwycięstwa czysto amerykańskiego, lecz zwycięstwa ogólnego wielkiej miary dla dobra cywilizacji i ludzkiej wysokiej kultury! Ciągnąc z jednego końca kontynentu na drugi ponad nieprzebranymi przestrzeniami wód i ogromem spienionych fal Oceanu, z samozaparciem się,

z siłą woli, nieustraszenie i z nierównie wielką odwagą — śmiały pilot wzniósł się swym bohaterstwem do rzędu obywateli świata!

Wylatując z Rooseveltfield — lotniska położonego w pobliżu Nowego Jorku dnia 20-go maja b. r. o wschodzie słońca (czas europ. godz 12 m. 52) Karol Lindbergh — sam jeden na swym zwykłym płatowcu ochrzconym „Spirit-of-Saint-Louis“ — z kołami lądowniczemi — bez specjalnych przygotowań ani żadnych szczególnych instrumentów z zapasem paliwa 1960 litrów, kierując się zwyczajnym kompasem i swym wyśmienitym zmysłem orjentacyjnym — z powodzeniem przeleciał Atlantyk, lądując tryumfalnie na lotnisku w Bourget pod Paryżem wieczorem późnym, o godzinie 22 minut 22 dnia 21 maja 1927 roku lecąc bez przerwy w ciągu 33-ch i pół godzin z zawrotną szybkością 179 klm. na godzinę. Przebywając przestrzeń 6000 klm. w czem ponad wodami z górą 5000 klm. Lindbergh pobił rekord świata w prostej linji ostatnio osiągnięty przez francuskich pilotów Costes i Rignot na dystansie 5.396 klm. bez lądowania w locie „Paris-Jask“ w m. październiku 1926 r.

*Przylot na paryskie lotnisko.*

Przeszło 150.000 osób oczekiwało dnia 21 maja, już od godziny 9 wieczorem na lotnisku w Bourget i na przyległych ulicach — zapowiedzianego przez radja przylotu legendarnego Lindbergh'a — szykując mu entuzjastyczne przyjęcie. Z trudem wielkim policja i wojsko utrzymywały porządek. Prożektory jasno oświecały teren lotniska i rzucano z latarni często smugi światła na pogodne niebo usłane gwiazdami — aby znaczyć drogę dzielnego lotnika. — Donoszono o przelocie w Cherbourgu, potem w Louviers — nieco przed 22 godziną. Olbrzymia latarnia świetlna „Au Mont-Valerien“ — widoczna na 120 klm. z oddali — zapalona została wraz z innymi co wróżyło ciekawym rzeszom rychły przylot. Cierpliwie czekano — ktoś zauważył, — że paryżanie przeżywają właśnie nowojorskie chwile, gdy z niecierpliwością przed piętnastoma dniami oczekiwano niestety napróżno przylotu Nungessera.

Operatorzy filmują nieprzeliczone tłumy widzów — z ulicy słychać gwar i łoskot tysięcy motorów samochodowych i syk syren najróżnorodniejszych typów automobili od najstarszych do najświeższych — luksusowych modeli — istna rewja i święto motoru! Nie wierzono, że śmiała i ryzykowna impreza się uda — chwilami jeszcze wątpiono, gdy nagle dał się słyszeć głuchy trzask silnika lotniczego, który coraz wyraźniej zwiastował rzeczywiste zbliżanie się „szaleńca latającego“ jak nazwali Lindenbergh'a koledzy z przyczyny jego męstwa!

I oto ujrzano na dobrze oświetlonym horyzoncie szarą masę, zwiększającą się stale w miarę zbliżania się. To on, to on! Krzyknęło radośnie tysiące piersi! Zaiste samolot Lindbergh'a zniżył lot do 200 mtr. i majestatycznie, kreśląc koła nad lotniskiem po sekundzie wylądował regularnie bez najmniejszego uchybienia ni błędu i zdala od oczekujących tłumów. Trudno sobie wyobrazić tę chwili. Kto żyw starał się dotrzeć do pilota — by go z bliska ujrzeć — by go z tryumfem unieść. — Policja i wojsko było bezsilne — ogrodzenia — barjery i wszelkie przeszkody pokonano w mgnieniu oka. Krzyczano, śpiewano, a francuzi, amerykanie płakali z radości; — słychać było strofy amerykańskiego i angielskiego hymnu i narodowej słynnej „Marsyljanki“. Wśród nieopisanego zamętu i chaosu ogłuszającego stał on — spokojny — dzielny rycerz przestworzy — uśmiechający się lekko z widocznego wyczerpania i znużenia po dokonanym czynie! Machinalnie zdemując spocony kask lotniczy — narzucił na głowę słomkowy kapelusz, który troskliwie ze sobą przywiózł i w eskorcie nieprzebranych tłumów przy okrzykach „niech żyje“ odprowadzony został do Komendy Portu Lotniczego gdzie grono przedstawicieli z uczuciem witało go w imieniu Rządu Republiki i Lotnictwa francuskiego i gdzie ze łzami w oczach z radością przyjął go ambasador amerykański w Paryżu Mr. Myron T. Herrick.

*Samolot i pilot.*

Kapitan armji amerykańskiej — Karol Lindbergh — użył do przelotu ponad Atlantykiem metalowego jednopłatowca typu „Ryan M. I.“ o grubem skrzydle 14 mtr. rozpiętości, z silnikiem „Wright“ o mocy 200 MK i o metalowym śmigle. Monoplan ten ma 8 metrów długości — jest typu handlowo-transportowego — posiada szybkość 185 klm. na godzinę dochodzącą do 200 klm. Waży 750 kilo — bez obciążenia. Był on zakupiony z dobrowolnych składek publicznych zebranych wśród rodaków Lindbergh'a w jego rodzinnym mieście Saint-Louis i jemu ofiarowany.

Płatowiec został odpowiednio powiększony by mógł pomieścić wielkie rezerwoary mieszczące do 2000 litrów benzyny i 180 litrów oliwy — jest on zaopatrzony w podwozie w formie dwóch równoległych V i dwóch osi spajanych. Kabina pilota umieszczona jest głęboko w tyle — po za płatami nośnemi i zupełnie zamknięta jak gdyby „Conduite intérieure“. Pole widzenia możliwe jest dzięki peryskopowi i stereoskopijnym lustrom i szkłom odpowiednio umieszczonym.

„Wstępując do więzienia“ wyrzekł Lindberg — sadowiąc się w płatowiec przed odlotem swym — „gdy zdołam dotrzeć do Paryża

będę się czuł, jakby przez gubernatora tam ułaskawiony“! — Po zabraniu swego opiekuńczego ducha — kostki kurczaka i zaopatrzeniu się w szczupłe zapasy artykułów żywności na trzy dni — składające się z konserw, przekąsek, kawy i gorącej czekolady — mężny pilot wzleciał w przestworze w swym skromnym garniturze cywilnym i w zwyczajnym kombinezonie, rolując na ziemi z trudem i jak Nungesser po trzykroć usiłując oderwać się od matki ziemi, zanim zdołał się wzbić na wysokość, ledwo nie zawadzając o wierzchołki drzew pobliskich. Z wysiłkiem uniósł Lindberg w powietrze 2.300 kilo obciążenia — co czyni 90 kilo na metr kwadratowy i 9 kilo wagi na konia.

Lotnik zaopatrzył się w maskę — respirator — w zwyczajny kompas wielkości dłoni — w wskaźnik równowagi i szybkości lotu i wreszcie w pneumatyczną łódź na wypadek utonięcia. Latający szaleniec „Flying Fool“ Karol Lindbergh jest młodzieńcem liczącym zaledwie 25 lat. Kierownik Milicji Napowietrzej kantonu Missuri — znany jest tam od dawna ze świetnych swych akrobacji powietrznych i ze swego brawurowego męstwa. Po cztery razy opuszczał w pełnym locie samolot, zawsze szczęśliwie lądując przy pomocy spadochronu. Fantastyczny swój lot na Atlantyk — zorganizował samorzutnie — osobiście czuwając do ostatnich chwil nad najdrobniejszą rzeczą. Nie zaniedbał niczego. Postanowił Ocean opanować szybkością przelotu i nie uważał za konieczne obciążać się aparatem telegrafu bez drutu. To co zdawało się nie wykonalnem — stało się dzisiaj rzeczą zrealizowaną praktycznie i gdy Blériot dokonał pierwszego przelotu w r. 1909 nad kanałem La Manche, — Garros w r. 1911, opanował morze Śródziemne, dziś Lindbergh zalicza się do jednych z najszczęśliwszych zdobywców w podboju Oceanu Atlantyckiego.

Paryż, dnia 22 maja 1927 r.

*M. Radwan Przypkowski.*

# Polski płatowiec sportowy P. W. S. III.

CHARAKTERYSTYKA PŁATOWCA:

| | |
|---|---|
| Długość całkowita . . . . . . | 6,900 m. |
| Rozpiętość płata . . . . . . . | 9,700 m. |
| Wysokość . . . . . . . . . . | 2,600 m. |
| Powierzchnia nośna . . . . . . | 16,000 m² |
| Silnik gwiaździsty dowolny (chłodzony powietrzem) . | od 40 do 100 MK |

Samolot PWS III jest jednopłatem, o skrzydle górnem dzielonem pośrodku i podtrzymanem jedną parą zastrzałów z każdej strony. Przewiduje się możność doczepienia małych skrzydełek dolnych, przez co samolot zamieni się w półtorapłatowiec (sesquiplan). Będzie to wskazanem dla większych obciążeń, lub też



dla zmniejszenia szybkości przy początkowem szkoleniu. Dzięki tej modyfikacji powierzchni nośnej i możności zmiany mocy silnika, płatowiec może służyć dla wszystkich okresów szkolenia.

WŁASNOŚCI LOTNE:

Szybkość zależnie od mocy od 125 do 170 km/g.

Szybkość lądowania (zależnie od obciążenia) od 60 do 75 km/g.

Pułap, zależnie od mocy silnika od 3000 do 4750 m.

Wzbijalność na 1000 m (j. w.) 8 min. do 5 m.

CECHY PŁATOWCA.

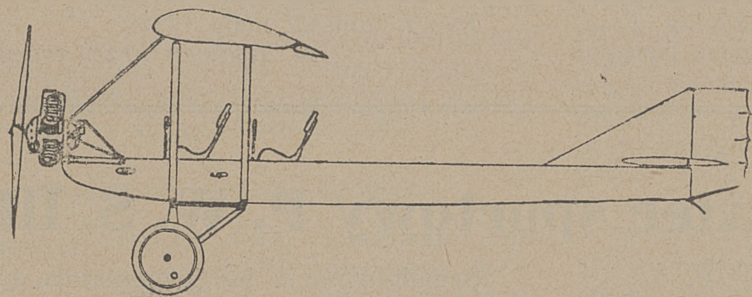
1) Kadłub właściwy, wiążący skrzydło, podwozie i opierzenie i przenoszący działające

siły w locie i na ziemi — jest wązką belką, która jednocześnie służy za podstawę silnika, foteli i opierzenia. Kabina załogi jest właściwie tylko osłoną odwiatrową, może być nazwana karoserją, jako niezależna od zasadniczego szkieletu płatowca i posiada boczne drzwiczki, ułatwiające wchodzenie. Przy podwójnem sterowaniu płatowiec służy jako szkolny i ma dwa miejsca. Wyłączenie drugiego sterowania pozwala na dogodne umieszczenie trzeciego pasażera.

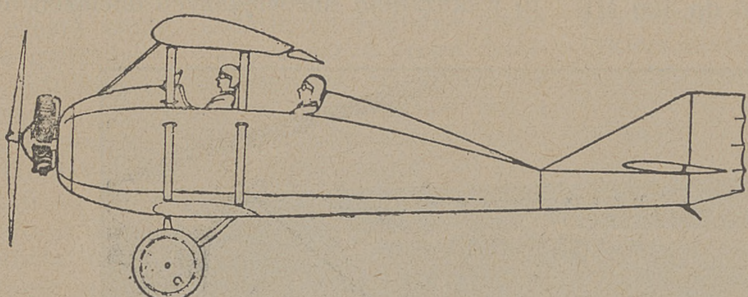
2) Regulacja płatowca dla uzyskania prawidłowego lotu oraz przy zmiennem obciążeniu (przewidzianem w punkcie 1), może być dokonywana z wielką łatwością i precyzją nawet w locie przez przesuwanie równoległe całego płata bez pomocy przestawienia statecznika. Ten ostatni może być nastawiany na ziemi, ale jedynie w celu osiągnięcia mniejszego lub większego stopnia stateczności własnej (samoczynnej) płatowca, najdogodniejszej dla pilota. Jest to wielką zaletą płatowca PWS III, gdyż zmiana obciążeń a nawet różnica ciężarów osób załogi odgrywa dla równowagi lekkiego płatowca dość znaczną rolę. Nadrabianie tych różnic wyłącznie tylko przestawieniem statecznika — zmienia kompletnie przebieg przesuwania się środków ciśnień a zatem zmienia i zachowanie się płatowca w locie oraz reagowanie jego na stery, co jest niepożądanem i nawet niebezpiecznem.

3) W zależności od przewidzianych wyżej zmiennych ładunków płatowca, — koła podwozia mogą być również przesuwane do przodu lub tyłu, dla osiągnięcia najlepszego lub najdogodniejszego dla pilota ustosunkowania

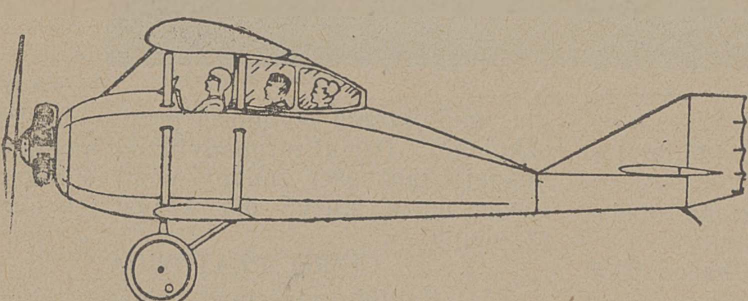
## Odmiany konstrukcyjne



Szkielet płatowca P. W. S. III



P. W. S. III jako płatowiec sportowy lub szkolny, (dwuosobowy).



P. W. S. III jako płatowiec Limuzyna 3 osobowy dla linji lotniczych bocznych.

obciążeń, przypadających na koła i płozę ogonową. Samo podwozie ma dwie niezależne półosie i swobodną przestrzeń między kołami (rozstawionemi na 1,7 m) oraz posiada urządzenie dla tarciowego tłumienia odskoków.

4) Dla osiągnięcia możliwego zabezpieczenia załogi w razie katastrofy, zastosowane są pasy bezpieczeństwa specjalne, zamieniające na pracę tarcia, energję kinetyczną rozpędu. Nadto sama kabina lekkiej i półelastycznej konstrukcji stanowić będzie dla załogi ochronę i amortyzację przy wypadku.

5) Na specjalne żądanie płatowiec może być wyekwipowany w urządzenia dla oświetlenia lotów nocnych, w gaśnicę, oraz w kabinę częściowo, lub całkowicie zakrytą (conduite intérieure).

6) Płatowiec może posiadać silnik dowolny od 40 do 100 MK. Do pierwszych egzemplarzy płatowca PWS III zastosował konstruktor — silnik „Walter 60 MK“ układu gwiazdowego. W przyszłości spodziewa się zastąpić go silnikiem inż. W. Zalewskiego.

7) Wymienione pod 1, 2 i 3 własności płatowca zezwalają na łatwe przystosowanie go, poza szkoleniem turystyką i treningiem — jeszcze do wielu celów, n. p. może być użyty:

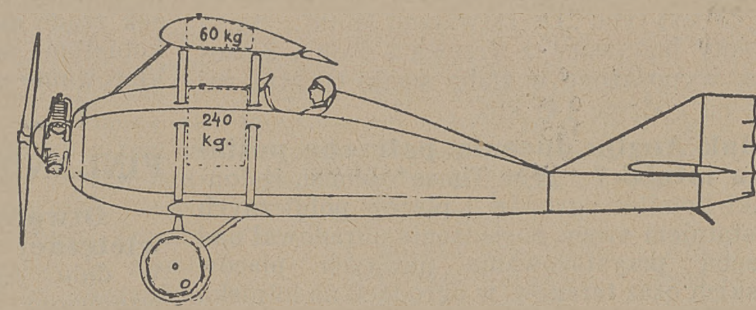
a) *jako płatowiec* **sanitarny** *dzięki możności otwierania* kabiny bez naruszenia wytrzymałości konstrukcji),

b) jako płatowiec do badań aerodynamicznych profilów skrzydeł — dzięki możności przesuwania płata podczas lotu,

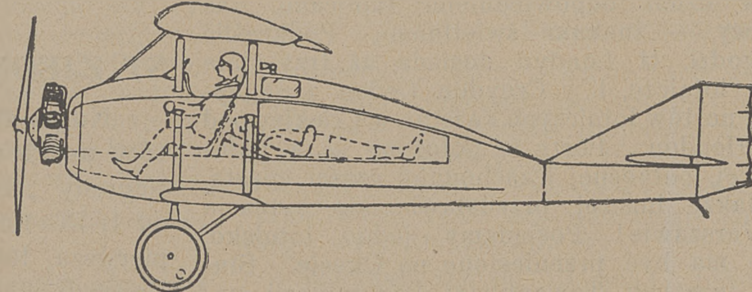
c) jako pomocniczy komunikacyjny i transportowy na krótkich etapach i dla dolotu do centrów komunikacji lotniczej.

**płatowca P. W. S. III.**

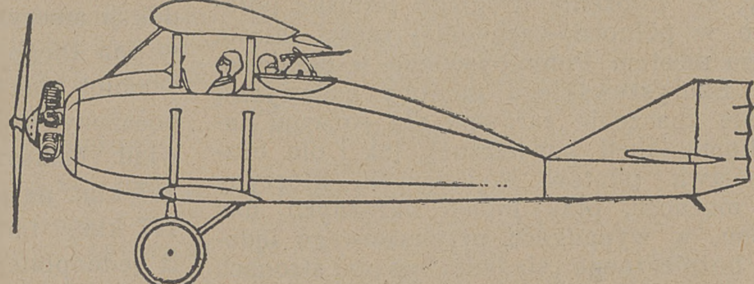
P. W. S. III jako płatowiec do długich przelotów zabiera 300 kg. benzyny i jedną osobę.




P. W. S. III jako płatowiec sanitarny.



P. W. S. III jako płatowiec łącznikowy wojskowy.






## ANGLJA.

**Rozwój prywatnych samolotów w Anglji.** W Anglji jak donosi „Flight“ z każdym miesiącem powiększa się liczba samolotów, znajdujących się w prywatnem posiadaniu. Obecnie zarejestrowanych jest 52 płatowców prywatnych, z których 19 stanowi własność klubów, a 2 mają za właścicielki kobiety. Z samolotów tych 23 jest typu „De Hawilland Moth“. Są to samoloty budowane z drzewa i płótna 2-osobowe, wyposażone w słabe silniki 60 MK, robiące na godzinę 145 km.

**Jak Anglja docenia potrzebę posiadania lotnisk?** „The Times“ donosi, iż londyński komitet ogrodów i placów publicznych na ostatniem swem posiedzeniu obradował nad potrzebą przystosowania pewnych placów miejskich oraz terenów w ogrodach na lotniska pomocnicze. Lotniska te stać będą pod kontrolą komitetu i używane będą obecnie jedynie w wypadkach wyjątkowych, a mianowicie przymusowego lądowania pilotów, krążących nad Londynem. Place-lotniska oznaczone będą w dzień odpowiedniemi tablicami, zaś w nocy — znakami świetlnemi. Podkreślić się godzi, iż Londyn dosiada aż trzy stałe porty lotnicze, t. j. Croydon (jeden z najlepszych portów lotniczych świata), w Cricklewood i w Hendon. Porty te położone są w południowej, północnej i zachodniej części miasta.

Jakże inaczej przedstawia się sytuacja w Warszawie! Posiadamy jedno lotnisko, które ma być przeniesione na Okęcie. Starania naszych Towarzystw komunikacji powietrznej, by lotnisko pozostawić na Mokotowie, nie odnoszą skutku i również nie została dotychczas zadecydowaną kwestja urządzenia drugiego lotniska w Warszawie, przeznaczonego dla komunikacji lotniczej. Zaznaczyć należy, że założenie drugiego lotniska położonego w północno-zachodniej części miasta n. p. za mostem Poniatowskiego w okolicach parku Skaryszewskiego miałoby nadzwyczaj doniosłe znaczenie zarówno dla rozwoju naszej komunikacji powietrznej, jak i dla bezpieczeństwa pilotów wojskowych, którzyby mieli możność, przy lotach okrężnych nad miastem, w wypadkach przymusowego lądowania bezpiecznego „siadania“ po obu stronach miasta bez obawy uszkodzenia samolotu.

**Kobiety mogą być pilotkami komunikacyjnemi.** Na ostatniem posiedzeniu Międzynarodowego Związku Lotniczego (Comission Internationale de Navigation Aérienne), które odbyło się w Londynie, rozważano kwestję dopuszczenia kobiet do prowadzenia samolotów komunikacyjnych, sprawę wyposażenia płatowców pasażerskich w radio-aparaty, oraz badania lekarskiego pilotów. Na wniosek rządu angielskiego postanowiono zezwolić kobietom posiadającym patent pilotażu na kierowanie samolotami komunikacyjnemi.

## FINLANDJA.

**Otwarcie linji komunikacyjnej powietrznej między Finlandją a Estonją.** W dniu 2-go maja po przerwie zimowej wznowiony został ruch na linji powietrznej między Helsingforsem a Tallinem. Linja ta obsługiwana przez fińskie towarzystwo „Aero“ łącznie z estońskiem towarzystwem „Aeronaut“. Ruch na powyższej linji utrzymywany jest dwa razy dziennie.

## ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

**Nagroda za bezpieczeństwo aparatów powietrznych.** Komitet amerykańskiej Nagrody „Guggenheim'a wyznaczył na okres od 1. IX. 1927 do 30. X. 1929 dwie nagrody, pierwsza 100.000 dolarów, druga 10.000 dol. Nagrody zdobędą konstruktorzy, którzy skonstruują samoloty najbardziej bezpieczne.

**Jakim samolotem kpt. Lindbergh dokonał swego lotu?** Samolot, na którym kpt. Lindbergh dokonał swego lotu, jest produkcji amerykańskiej fabryki Ryan Flying Co. w San Diego. Jest to zwykły 4-o osobowy samolot komunikacyjny, jednopłatowiec, wyposażony w silnik 200 MK typu Wrigt Whirwind. Maksymalna szybkość samolotu wynosi 217 klm. na godzinę, zaś szybkość przeciętna 177 klm. Lot kpt. Lindberg'a jest dowodem, iż jednopłatowce jednosilnikowe są obecnie samolotami najlepszemi i najbezpieczniejszemi,

# Działalność Śląska Górnego.

## Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. i działalność jego w roku 1926.

(Ciąg dalszy).

Opis lotniska podaliśmy w specjalnym numerze górnośląskim, piątym bieżącego tomu.

*Propaganda.*

Zarząd Komitetu ograniczył propagandę w ubiegłym roku do werbowania członków rzeczywistych i zdobywania subwecji względnie darów. W sprawie werbowania członków rzeczywistych Wydział Wykonawczy zwrócił się do Komitetów Powiatowych z uwagą, że losy organizacji zależą przedewszystkiem od stałych dochodów wpływających regularnie od członków rzeczywistych, i że wobec ogromnych zadań naszej organizacji w ogólności a Komitetu Śląskiego w szczególności wytyczną całej akcji propagandowej powinno być dążenie do uzyskania conajmniej 5% ludności Śląska na członków rzeczywistych. W związku z tem na wniosek Wydziału Wykonawczego zarząd ustanowił osobnego płatnego kierownika propagandy w osobie p. redaktora Przybyły. Zresztą Wydział Wykonawczy zwrócił się do Komitetów Powiatowych z apelem, by zorganizowano specjalną akcję werbunkową w czasie wojewódzkiego dnia lotniczego i tygodnia lotniczego przez urządzenie specjalnych miejsc zapisów, co się też stało i odniosło pożądane skutki, o czem będzie mowa przy przedstawieniu stanu liczbowego organizacji. Na wyszególnienie zasługuje specjalnie energiczna działalność werbunkowa Sekcji Kolejowej, która z własnych środków urządziła wagony propagandowe, zawierające bogaty materjał propagandowy. Wagony te dotarły w krótkim czasie do wszystkich ważniejszych stacji Śląska, przyczem Sekcja Kolejowa zorganizowała kikadziesiąt odczytów. Nadto Wydział Wykonawczy zwrócił się bezpośrednio z odezwą werbunkową do wszystkich sfer obywatelstwa.

W sprawie subwecji i darów Zarząd rozwinął również bardzo energiczną działalność. Zwrócono się do wszystkich Wydziałów powiatowych, do wszystkich rad gminnych wiejskich i miejskich, do wielkiego przemysłu i poszczególnych obywateli. Uzyskaliśmy z tej akcji w roku ubiegłym 61 416,60 zł (poza darami na wojewódzki dzień i tydzień lotniczy).

W dniu 1. VIII. 1926 r. Komitet Wojewódzki urządził tak zwany wojewódzki dzień lotniczy. Z powodu niepogody w tym dniu znaczna część komitetów powiatowych i kół miejscowych odbyły tę akcję w ciągu miesiąca sierpnia. Wynik był zadawalający. Dochód wynosił brutto 22 830,93 złotych.

Z tego przypada na

| | | |
|---|---|---|
| 1. | miasto Król. Huta | 1 313,32 zł. |
| 2. | powiat Katowice | 3 885,68 zł. |
| 3. | powiat Rybnik | 7 239,70 zł. |
| 4. | powiat Pszczyna | 1 040,45 zł. |
| 5. | powiat Lubliniec | 1 063,80 zł. |
| 6. | powiat Bielsko | 1 012,55 zł. |
| 7. | sekcję kolejową | 4 978,— zł. |
| 8. | pow. Świętochłowice | 2 297,43 zł. |
| | Razem | 22 830,93 zł. |

Komitet miejski w Katowicach wojewódzkiego dnia lotniczego nie urządził a komitet powiatowy w Cieszynie znajdował się wtedy w stanie organizacyjnym. Rozchód kasy wojewódzkiej na tą akcję wynosił 8 175,96 zł., wobec czego czysty zysk wojewódzkiego dnia lotniczego wynosił 14 654,97 zł.

W czasie zaś od 10 do 17 października 1926 r. Komitet Wojewódzki urządził tydzień lotniczy. Na akcję tą złożyły się różnego rodzaju imprezy jak sprzedaż czasopism, broszurek zbiórka darów na listy i do puszek, koncerty, zabawy, przedstawienia teatralne i kinematograficzne. Tydzień przeprowadziły wszystkie Komitety Powiatowe za wyjątkiem Pszczyny. Przeprowadzono szeroką akcję propagandową przez odczyty, wyświetlenie filmów, urządzenie specjalnych miejsc werbunkowych itp. Punktem kulminacyjnym tygodnia lotniczego były loty propagandowe wykonane z naszego lotniska. Pierwszy lotnik, który lądował na naszem lotnisku, był porucznik Szpunar z sierżantem pilotem Kosińskim z II. pułku lotniczego w Krakowie na aparacie bojowym Ansaldo o sile 300 koni.

Przed nim już zjawił się nad lotniskiem słabszy aparat Henriot z Poznania z porucznikiem obserwatorem Gruszkiewiczem i pilotem cywilnym Hołodyńskim, którzy jednak nie znając położenia lotniska, nie spostrzegli go i będąc nie dalej niż 1/2 klm. od lotniska zawrócili w kierunku Sosnowca i dopiero następnego dnia wylądowali w Katowicach. Samoloty te wykonały w tygodniu lotniczym około 50 lotów, zrzucając ulotki propagandowe. Lądowanie i startowanie odbyło się w całym czasie bez najmniejszego wypadku. Sekcja kolejowa zorganizowała w czasie tygodnia 35 odczytów i wyświetliła 12 filmów lotniczych. Pozatem komitet rozwinął żywą akcję w prasie na rzecz tygodnia lotniczego. Dochód brutto tygodnia lotniczego wynosił 22 841,48 zł. z tego przypada na

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Katowice miasto | 1 100,— | zł. |
| 2. | Król. Huta miasto | 2 889,12 | zł. |
| 3. | powiat Tarn. Góry | 2 300,— | zł. |
| 4. | powiat Katowice | 1 799,— | zł. |
| 5. | pow. Świętochłowice | 3 046,55 | zł. |
| 6. | sekcja kolejowa | 7 254,50 | zł. |
| 7. | powiat Rybnik | 4 254,74 | zł. |
| 8. | powiat Lubliniec | 197,22 | zł. |
| | Razem | 22 841,48 | zł. |

Rozchód kasy wojewódzkiej na tydzień lotniczy wynosił 8 370,80 złotych, zatem czysty zysk tygodnia lotniczego wynosił 14 470,68 zł.

(Ciąg dalszy nastąpi).

# Jak zgłaszać się do Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych.

Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa (L. O. P. P.) w Warszawie i Dyrekcja Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy podają do wiadomości, że z dniem 1-go września 1927 r. rozpocznie się nowy, drugi z rzędu osiemnastomiesięczny kurs w Cywilnej Szkole Machaników Lotniczych w Bydgoszczy, utrzymywanej przez L. O. P. P.

Szkoła ta ma na celu wykształcenie wykwalifikowanych mechaników lotniczych, odpowiedzialnych za prawidłowe funkcjonowanie silników i płatowców, uzdolnionych do obsługi tychże, jakoteż do ich konserwacji i naprawy.

Do Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy będą przyjmowani wyłącznie:

a) zawodowi ślusarze, posiadający świadectwa czeladnicze,
b) uczniowie szkół rzemieślniczo - przemysłowych 3-letnich (oddział ślusarski) i szkół przemysłowych mistrzów mechaników za świadectwem ukończenia tychże.

Do Szkoły mogą być przyjęci tylko urodzeni w latach 1907 i 1908, wyjątkowo w latach 1909 i 1910. Każdy kandydat musi przedłożyć poświadczenie, wystawione przez lekarza urzędowego, że jest uznany za zdolnego do służby wojskowej kategorji A.

Od kandydatów wymaga się gruntownej znajomości początkowej arytmetyki (t. j. czterech działań liczbami całymi i początków ułamków) oraz dokładnej znajomości języka polskiego w słowie i piśmie.

Kandydaci zgłaszający się o przyjęcie do Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych składają podania przez Miejskie lub Powiatowe Komitety LOPP. do Komitetów Wojewódzkich.

Do podania należy dołączyć:

a) świadectwo o przynależności do Państwa Polskiego,
b) życiorys własnoręcznie napisany,
c) metrykę chrztu,
d) świadectwo czeladnicze lub szkolne ze ślusarstwa,
e) poświadczenie lekarskie o zdolności do służby wojskowej w kategorji A,
f) świadectwo moralności wystawione przez miejscowe władze policyjne,
g) zezwolenie rodziców lub opiekunów na wstąpienie do Szkoły.

W razie składania odpisów zamiast oryginalnych dokumentów, muszą być odpisy uwierzytelnione w drodze urzędowej.

Podania należy składać do dnia 30. czerwca w Miejskich wzgl. Powiatowych Komitetach LOPP., które najdalej do 15. lipca podania rozpatrzą i z wnioskami przedstawią Komitetom Wojewódzkim wzgl. równorzędnym. Komitety Wojewódzkie najdalej do 30. lipca ustalą listy kandydatów w liczbie do 14 i listę tę wraz z podaniami przyjętych kandydatów odeślą natychmiast do Zarządu Głównego LOPP. w Warszawie.

Kandydaci przyjęci przez Komitet Wojewódzki zgłoszą się dnia 14. sierpnia 1927 do Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy (ul. Św. Trójcy 11), celem poddania się egzaminowi wstępnemu, wykonaniu próbnej roboty czeladnej oraz oględzinom przez Komisję lekarską. Licząc, że LOPP. ma 20 Komitetów Wojewódzkich i stojących na równi z Wojewódzkiemi, zgłosi się do Bydgoszczy 280 kandydatów. Z tej liczby Komisja według uznania przyjmie 90 najbardziej odpowiednich kandydatów.

W skład komisji egzaminacyjnej wchodzą: po równej liczbie przedstawiciele L. O. P. P. wyznaczeni przez Zarząd Główny oraz przedstawiciele Departamentu Lotnictwa M. S. Wojsk; przewodnictwo w komisji i głos rozstrzygający przysługuje Dyrektorowi Państwowej Szkoły

Przemysłowej w Bydgoszczy, jako przedstawicielowi Ministerstwa Oświaty a zarazem Dyrektorowi Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy.

Kandydaci przyjeżdżają do Bydgoszczy na swój własny koszt i wrazie nie przyjęcia do Szkoły na swój własny koszt wracają do domu. — Komitety Wojewódzkie na wniosek Komitetów Miejskich, wzgl. Powiatowych mogą, o ile zachodzi potrzeba, przyznać swym kandydatom zasiłek na kupno biletu 3 klasy pociągu osobowego do Bydgoszczy i z powrotem. Cywilna Szkoła Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy żadnych zasiłków na powrotną drogę wypłacać nie będzie. Kandydaci otrzymują w czasie swego pobytu dla odbycia egzaminu wstępnego w Bydgoszczy bezpłatnie kwaterę i utrzymanie.

---

Uczniowie Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych otrzymują przez osiemnaście miesięcy bezpłatnie: Naukę, utrzymanie, umundurowanie, mieszkanie i opiekę lekarską. Kandydaci muszą jednak przywieźć ze sobą co najmniej po trzy zmiany bielizny osobistej.

Absolwenci po złożeniu egzaminu z wynikiem dodatnim otrzymują świadectwo i tytuł „mechanika lotniczego“ ze strony Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, oraz Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Departament IV. czyni energiczne starania, żeby absolwenci Szkoły po złożeniu egzaminu z wynikiem dodatnim odbywali swą służbę wojskową w charakterze podoficerów — mechaników wojskowych i mieli prawo do pozostania w wojsku lotniczem w charakterze podoficerów zawodowych bez żadnego dodatkowego przeszkolenia w miarę wolnych wakansów. Obowiązkowa służba wojskowa zostanie skrócona absolwentom szkoły do 12 miesięcy.

Każdy uczeń, przyjęty do Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych podpisuje zobowiązanie, że część kosztów utrzymania i umundurowania w wysokości 900,— zł. spłacać będzie w ratach, wynoszących 10% jego zarobków.

# Kalejdoskop.

W zdrowem zrozumieniu potrzeb lotnictwa, a zarazem jakgdyby w przeczuciu mających się (kto wie?!) zrealizować ideałów — Podlaska Wytwórnia Samolotów ukończyła budowę płatowca *trenigowego.* Odda go niedługo do użytku — czyjego? Rzecz jasna: tych, którzy i tak trenować mogą, ile chcą i wówczas nawet, gdy nie chcą.

Dostępu do płatowca treningowego niema nadal tylko ten, kto w całem tego słowa treningu potrzebuje. Pilot rezerwy trenować musi w tym samym stopniu, co kawalerzysta, który pragnie pozostać w „dobrej formie“, w tym samym stopniu, co tennisista, pianista czy ktokolwiek bądź. Trenować musi nie tylko dla siebie: pilot rezerwy w statystyce urzędowej wchodzi w skład armji czynnej na wypadek wojny. Temu właśnie pilotowi rezerwy, któremu może latać każą za lat parę — dziś tej czynności wzbraniają poniekąd — bo jej nie ułatwiają. Pilot rezerwy jest u nas dzisiaj pilotem tylko na papierze. Jeśli tym rezerwowym lotnikom w najbliższym czasie nie damy skrzydeł — spotka nas, w razie wojny, zawód olbrzymi, statystyki okażą się teorją, a życie w sposób dotkliwy i niepowetowany obleje nas zimną wodą.

Jest rzeczą wprost zabawną, że zwykły śmiertelnik, obywatel państwa polskiego, nie mający zielonego o lotnictwie pojęcia — ma takież do lotnictwa uprawnienie, jak właśnie pilot rezerwy. To znaczy: nie ma żadnych!

Leży przed nami kilka numerów pisma angielskiego „Flight“. W każdym numerze kilka stron poświęcono „lotnictwu prywatnemu“. Czytamy o przejażdżkach prywatnych lotników do Indyj. Na mniejszych turach — przelotów setki. Małych płatowców prywatnych — tysiące. Klubów sportowo-lotniczych dziesiątki Czytamy dalej o wielkim rozwoju prywatnej awjatyki w Australji, w Niemczech — Bóg wie, gdzie!

Nasuwa się nam przypuszczenie, że lotnik — cywil czy pilot — getleman może być w czasie wojny doskonale do celów obrony powietrznej użyty. Iluż więc wówczas kraje ościenne mieć mogą każdej chwili pilotów? Wszak prócz tych getlemanów — w rachubę wchodzą tam i piloci rezerwy, mający specjalne sekcje treningowe do swego użytku.

Istnieje przysłowie: „mądremu dość pałką w łeb“. Czy oby tylko nie jesteśmy takim właśnie „mądrym“ — który o konieczności sekcyj treningowych i klubów lotniczych przekona się — po odebraniu tęgich razów?...

Nie chcemy tego przesądzać chwilowo.

## Ze Związku Lotników Polskich.

ZWIĄZEK LOTNIKÓW POLSKICH POZNAŃ

Informacyjne Walne Zebranie Z. L. P. odbyło się dnia 11 bm. w Hotelu Monopol w Poznaniu. Załatwiono szereg spraw organizacyjnych oraz sprawdzono postępy, które tegoroczny Zarząd osiągnął w kierunku polityki lotniczej Z. L. P.

W ostatnich czasach zaakcentowano współpracę z Związkami Lotników państw nadbałtyckich oraz Czech. Ożywiona dyskusja nad sekcją trenigową, która jest obecnie jednym z naczelnych zadań Z. L. P. przeciągnęła się w miłym, koleżeńskim nastroju do godziny 22 min. 30.

*Sakretarz Zarządu.*

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

# ICH RADJO - RAJD.

(Dokończenie).

VI.

Ksiądz zaraz po kolacji odjechać zamierzał, ale tak mu się radjo spodobało, że do końca programu zaczekać postanowił.

Przy likierku więc i przy kawie czas w salonie wszyscy zabijali. Nolens - volens wszystkiego, co się stacji wileńskiej nadawać zechciało, cierpliwie słuchano. Byle do godziny dziesiątej wieczorem doczekać, byle ciekawość, rozbudzoną lotem odważnym, zaspokoić i o wyniku ostatecznym wieści zasięgnąć.

—Że też o tej dzierlatce, co z nim pod niebo się wdrapała, nic konkretnego dotąd nie mówili. Toż to, księże dobrodzieju, złotemi literami w dziejach panny polskiej zapisać warto. Mało takich napotkasz. Ot, kiedyś, jakaś Zofja Chrzanowska pod Chrzanowem, czy dzie to było, — jakaś Emilka Plater... Dziś panna Konopacka i w kraju i zagranicą znana. Ale zawsze to nie to, co taka koza powietrzna. Imponuje to człowiekowi przyziemnemu, na roli siedzącemu!...

Potakiwali wszyscy i w głośnik, rozbrzmiewający muzyką, spozierali. To znowuż na wskazówkach zegara zawisały oczy. Już dziesiąta minęła, już pięć po dziesiątej... Sześć, siedem, osiem po dziesiątej...

Nareszcie!

— Hallo, hallo! Radjo — Wilno! Ogłosimy za chwilę wynik bohaterskiego przelotu kapitana Świechnia na przestrzeni Lida — Bukareszt — Wiedeń — Bruksela — Gdańsk — Lida. Prosimy naszych słuchaczy o chwilę uwagi! Dwie minuty cierpliwości!...

Porzucili wszyscy swe fotele i cichutko do głośnika się zbliżyli. Dwie minuty wiekiem być się zdały. Aż już szczególnie pan Franio ucho do tuby przykładał i niespokojnie w aparat spozierał, czy aby się coś w ostatniej chwili w aparacie nie zepsuło.

— Hallo, hallo! Przed chwilą studjo wileńskiej radjostacji odebrało z Lidy telefon od tamtejszego dowódcy pułku lotniczego. O godzinie dwudziestej pierwszej minut czterdzieści pięć wylądował na lotnisku lidzkiem samolot kapitana Świechnia, po dokonaniu wspaniałego rajdu nad Europą w ciągu godzin szesnastu, przy pogodzie pochmurnej i dżdżystej. Na rękach tłumu, wznoszącego okrzyki, przybyli — bohaterski pilot i jego tajemnicza towarzyszka — przed kasyno oficerskie. Jeśli towarzyszkę kapitana Świechnia nazywamy tajemniczą, to jedynie dlatego, iż odleciał on z Lidy sam jeden, a rajd odbył i do Lidy powrócił w towarzystwie. Na progu kasyna dowódca pułku zawiadomił kapitana Świechnia o nadejściu z Warszawy depeszy gratulacyjnej i o nagrodzeniu pilota i pasażerki złotymi Krzyżami Zasługi. Poczem w rzęsiście oświetlonej sali kasyna zasiedli wszyscy do uroczystej wieczerzy. W świetle lamp zginęło incognito towarzyszki Świechnia. Polką, która w dniu dzisiejszym całą Europę swą odwagą zadziwiła, czem zapracowała sobie słusznie na Krzyż Zasługi, okazała się urocza panna Anna Butrymska z Miciszek, powiatu...

Pierwsza pani Butrymska na fotel się osunęła — i, słowa jednego nie wyrzekłszy, chusteczkę jeno do oczu przywarła, a po chudych policzkach dwie słone strugi łez się potoczyły.

Ale nikt już dalszego ciągu komunikatu nie słuchał i nie słyszał!

Zacichli, oniemieli wszyscy...

Gdyby bomba nie hukiem doniosłym, lecz ciszą przeraźliwą eksplodować mogła, rzekłbym, że bomba w salonie miciszkowskim wybuchła. Cztery, w kamień zamienione, postacie bezmyślnemi oczyma po sobie wodziły.

Potem proboszcz przeżegnał się szeroko i, ręce do modlitwy złożywszy, szeptać coś począł.

A pan Franio na palcach — tyłem — ku drzwiom się cofać począł i przerażonym wzrokiem w twarz, jak burak czerwoną, ojca swego się wpatrywał.

Krew staremu Butrymskiemu do łba uderzyła, że się o stół najbliższy oprzeć musiał. Zęby zacisnął, tak ruchliwe zazwyczaj usta — zamurował. Jakoż niełatwo rzeczy niektóre w mig, za jednym zamachem, rozkąsić. A tembardziej, gdy o jakowąś nazbyt ważną decyzję

się rozchodzi. Gdy nie wiedzieć, na jakie tory własną myśl skierować. Przeto tam, gdzie myśl już nie pojmuje, gdzie rozum zawodzi — tam jeno serce drogę znaleźć może...

— Do kaduka!! — huknął stary, aż się wszyscy ze strachu spłoszyli, a szyby w oknach zadzwoniły. — Prawdziwa z niej Butrymska, córka moja rodzona, kość z kości, krew z krwi! Psia krew! Toć nie djabeł, a rycerz w spódnicy!!

Gdy takie słowa pan Franio usłyszał, z miejsca kłusem do kuchni ruszył, bo spieszno mu było o wszystkiem i Parasce, i Mikole powiedzieć, a i czarnowłosej pannie Mańce, córce gosposi...

VII.

Deszcz padać przestał i słońce złotem światłem na dachu dworu miciszkowskiego rozbłysło, do okien jasną strugą wpadając, gdy dnia następnego przed gankiem powóz, w parę gniadych zaprzężony, stanął. Troje osób wyszło z pojazdu, a czwarta — blondyna jasna w króciutkim kożuszku, ze siwka chyżo zeskoczyła. Panna Andzia, szczerze zatrwożona, do domu wróciła. Przez kuchnię chyłkiem do pokoju matki szybko się przekradła, rozglądając się wokoło, czy aby ojca gdzie po drodze nie spotka...

Rumor się w dworze uczynił, ktoś bosemi stopami w głąb pokoi pobiegł. Mikoła płaszcze państwu Wintołttom i młodemu panu pomagał zdziewać i drzwi do salonu otworzył.

Goście z uśmiechem niepewnym na ustach na dywanie stanęli, czekając na wyjście państwa gospodarzy.

Po chwili też gospodarz, na twarzy czerwony, wąsa podkręcając, ukazał się we drzwiach. Nic nie mówiąc, wbrew swym zwyczajom, począł się witać.

W złym był humorze, jakgdyby niewyspany lub po sprzeczce rodzinnej. Patrzyło mu z oczu niezadowolenie, że goście do dworu zjechali. Zadawał też sobie pytanie, dlaczego z Wintołttami właśnie, od strony Siekieryszek Andzia powróciła? Czy Wintołttowie wstawiać się za córę pragną? Zupełnie to niepotrzbne, sam przecież chyba najlepiej wie, co o wczorajszem sądzić! Nie znosił pan Butrymski, gdy mu się kto do jego spraw osobistych wtrącał.

Dlatego też minę obojętną przybrać postanowił i o locie swej córy wogólne nie wspominać. Udawał również, że wcale przyjazdu Andzi nie spostrzegł — nie można tak odrazu, bez nauki moralnej, dziewczynie wybaczyć...

— Gniewa się na nas sąsiad zapewne? — nieśmiało pani Wintołttowa zaczęła. — A Bóg świadkiem — niesłusznie! Dawno już do Miciszek męża namawiałam, ale — jak to sam sąsiad wie — zawsze coś w domu zatrzyma. Dziś wreszcie zjechać się udało. Wybacz też nam, sąsiedzie, żeśmy gościa naszego, co do nas dziś zawitał, ze sobą wzięli...

„Ooo...", pomyślał strary Butrymski, gdy skłonił się przed nim rosły, barczysty mężczyzna w kwiecie wieku i sił. Twarz opalona, śmiałe stalowe spojrzenie, warga dolna wydatna, o dumie i mocnych postanowieniach świadcząca. Strój miał na sobie cywilny, granatowy.

Pan Wintołtt ręką na towarzysza swego wskazał i krótko rzekł:

— Stanisław Świecheń.

Prześliznęło się po całej pana Świechnia postaci dziwne pana Butrymskiego spojrzenie. Tamten nic sobie jednak z tego nie czynił, patrzył w starego wzrokiem prostym, niewzruszonym.

— Z jakich to stron jesteś, waszmość, że mi się twe nazwisko o uszy nie obiło? — zagadnął stary, cicho pochrząkując.

— Z Mińszczyzny, dziś już zza granic Polski.

A pan Wintołtt tak ciągnął:

— Od lat paru ze Świechniem się znamy, w Wilnieśmy się często spotykali. W wojskuśmy się, w roku dwudziestym, zapoznali. Dowódcą moim był wtedy pan Stanisław. Na moich oczach na Virtuti i potrójny Walecznych sobie zasłużył.

— Jakto, to waszmość lotnik? — niezgrabnie pan Butrymski nieświadomość udał.

A Wintołtt, uśmiech zataiwszy, kontynuował:

— Potem żeśmy się znowu podczas plebiscytu wileńskiego spotkali. W jednym okręgu pracęśmy prowadzili.

Znów się Butrymski wzrokiem po całej pana Świechnia postaci ślizga. Od stóp do głów z ciekawością go bada...

— Wreszcie i w Polewiszkach spotykaliśmy się kilka razy, — pan Wintołtt dorzuca.

— Jakżeż to, w Polewiszkach? U cioci Maryli? — dziwi się szczerze stary Butrymski.

— Pan Świecheń ciotki sąsiada krewniakiem.

— Więc cioci Maryli krewniak? — znów dziwi się stary. — Maryli, cioci, z Polewiszek krewniak?!

Nieznacznie pan Butrymski ręce zacierać począł.

— No, no, a tom nie wiedział, żeś pan i dla mnie, i dla Butrymskich, dziesiąta woda po Kisielu...

Rzucił teraz Butrymski okiem po Wintołtach i na Świechnia z uśmiechem się spojrzał.

— Ależ siadajcie państwo, proszę, bardzo proszę!

Zakrzątnął się stary.

— Małgosiu! na żonę huknął. — Chodźżeż tu prędzej, goście nasi czekają! Parasko! Podwieczorek uszykuj!

We drzwiach pani Butrymska stanęła. Oczy miała czerwone, płakała widać przed chwilką. Za nią się jakaś wiotka, drobna postać przyczaiła, wejść do salonu nie śmiała. Chustką oczy sobie przesłaniała, zanosiła się jeszcze po cichu od płaczu.

— Antosiu, — szepnęła pani Butrymska. Chodź ty pierwej tu do nas na chwilę. Przepraszam państwa, zaraz powitać przyjdę...

Wszedł stary do drugiego pokoju, drzwi się za nim zamknęły.

Zza drzwi tych głosy jeno stłumione do salonu, do uszu gości, dochodziły. A państwo Wintołttowie z panem Świechniem wieleznaczące a i niespokojne zamienili spojrzenia.

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

Wreszcie drzwi się rozwarły znowuż. Stary Butrymski, pana Świechnia ramieniem objąwszy, do drugiego pokoju go wprowadził, gdzie panna Andzia ostatnią łzę, po naukach moralnych papy, z oczu ścierała...

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

— Gdy podwieczorek podano i wszyscy w dobrych humorach kawę pić zaczęli, — ryknęło znów radjo przez głośnik, gdyż pan Franio, jak zwykle — trzeba czy nie trzeba — cewkami przy aparacie majstrował.

— Hallo, hallo! Radjo — Wilno! — odezwał się tubalnie pan Kulicki, serdeczny pana Świechnia przyjaciel.

— Hallo, hallo! Z powodu licznych zapytań naszych szanownych słuchaczów, dlaczego gazety dzisiejsze wiadomości o locie kapitana Świechnia nie potwierdziły, — musimy sprostować parę nieścisłości, które zakradły sie do naszych wczorajszych komunikatów. A więc, primo: żadnego kapitana Świechnia w szeregach czynnych wojsk lotniczych niema; kapitan tegoż nazwiska i imienia od kilku miesięcy jest w stanie spoczynku i osiadł na roli. Secundo: nazwisko panny, która bohaterskiemu lotnikowi towarzyszyła zostało mylnie podane. Brzmi ono inaczej. Tertio: marszruta rajdu została przekręcona, a mianowicie etapami przelotu były miejscowości: Wilno-Antokol-Wilno. Wreszcie czas rajdu wynosił nie szesnaście godzin, lecz trwał od maja do maja.

— Przypominamy bowiem naszym słuchaczom, że w dniu wczorajszym święciliśmy Prima Aprilis!

## Co wyświetlają w kinach?

**APOLLO** daje „Człowieka z autem“, arcydzieło techniki filmowej, doskonale wyreżyserowane i odegrane. Nieprzeciętna fabuła, zapożyczona ze znanej powieści pod podobnym tytułem, oraz wszelkie możliwe zalety stwarzają z filmu tego jeden z najlepszych obrazów produkcji francuskiej.

**CASINO** dobrze zrobiło, wyświetlając kapitalny film „Jej ojciec“ (według powieści Selmy Lagerlöf p. t. „Tętniące serce“) z artystą nieprzeciętnej miary, Lon Chaney‘em. Film ten jest zresztą zagrany koncertowo przez cały zespół, gra jednak Chaney‘a, jego tragizm wysokiej próby — to widowisko prawdziwie artystyczne.

**W RENAISSANCE‘SIE** znany artysta japoński Sessue Hayakawa występuje w obrazie „Zabiłem!“ Treść scenariusza nie nadzwyczajna, nieraz banalna, zdjęcia także wiele pozostawiają do życzenia. Zasługuje na uwagę przedewszystkiem i jedynie Hayakawa, wyborny aktor. Jego udział w filmie stanowi wartość całego obrazu, aczkolwiek nie można odmówić uroku Huguette Duflos, bohaterce dramatu. Tę samą artystkę widzieliśmy zresztą w „Człowieku z autem“ oraz w „Księżniczce i Błaźnie“, filmie, wyświetlanym poprzednio przez Renaissance. **(Grab.)**

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotnika w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.